

Janvier 2023

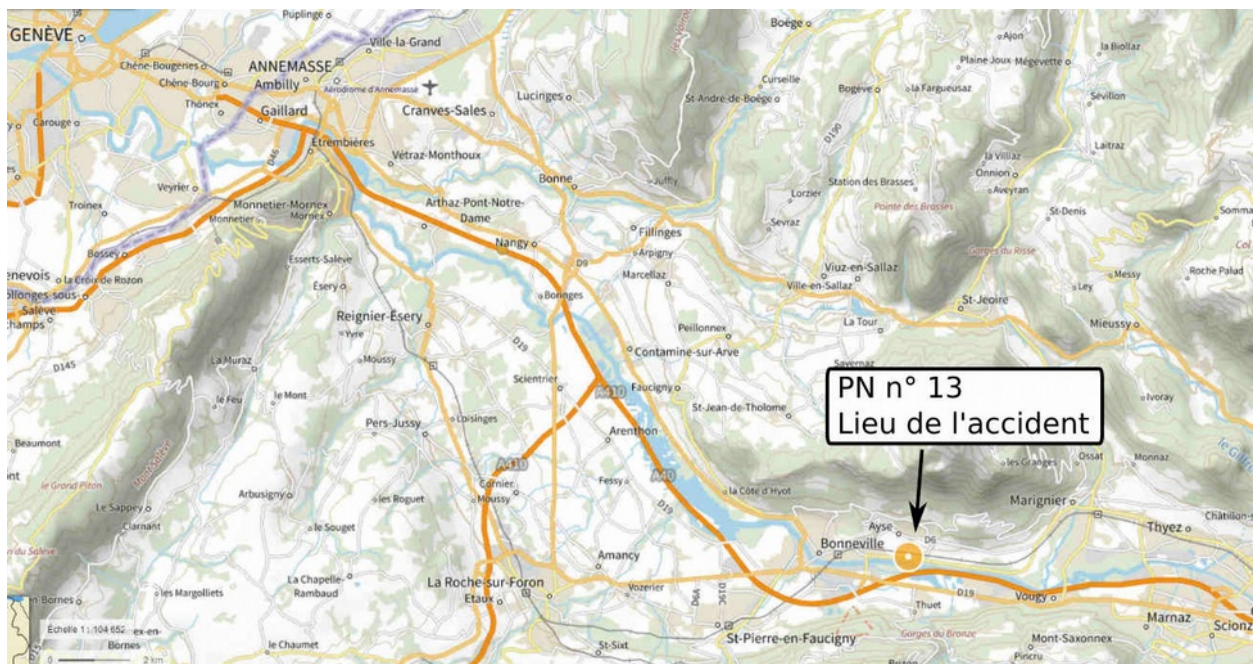
Collision entre un train de voyageurs et un véhicule à énergie électrique sur le passage à niveau n° 13 survenue le 26 décembre 2022 à Ayse en Haute-Savoie

Fiche de présentation

I) Localisation de l'accident

Le passage à niveau n° 13 est situé en agglomération sur le territoire de la commune d'Ayse en Haute-Savoie (74) à l'est de Bonneville dans la vallée de l'Arve.

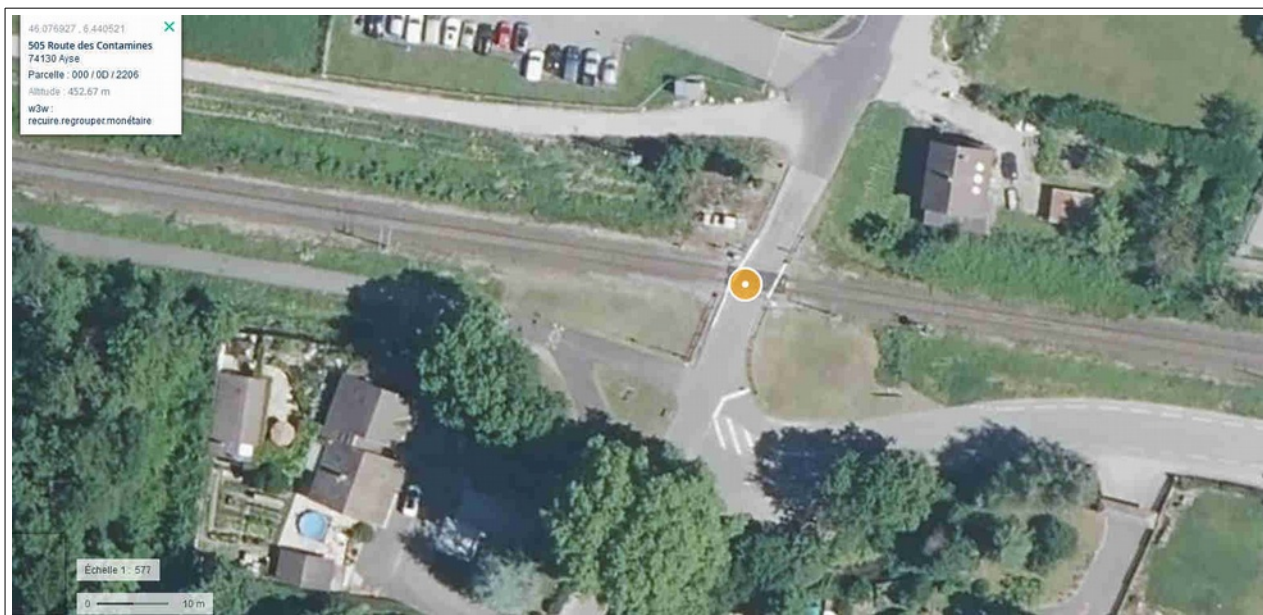
Ce passage permet la traversée d'une voie ferrée unique faisant partie de la ligne n° 895 000 de La-Roche-sur-Foron à Saint-Gervais-les-Bains. Cette ligne électrifiée supporte des trafics TER, avec des trains circulant à la vitesse maximale de 115 km/h.



Localisation de la commune d'Ayse
source Géoportail

Selon les données disponibles chez SNCF Réseau, ce PN n'est pas inscrit sur la liste du programme de sécurisation national et n'est pas classé à franchissement difficile. Situé au point kilométrique PK 11+927, il possède un moment de circulation de 4 250 (34 trains et 125 véhicules routiers franchissent le PN en 24 heures).

La route des Contamines, route communale supporte les circulations routières au droit du PN. Des itinéraires cyclables sont présents à proximité du PN.



Vue aérienne du passage à niveau n° 13
source Géoportail

Le PN automatique [SAL 2] comporte quatre feux rouges clignotants, deux demi-barrières (une pour chaque voie d'accès). Il est dépourvu de caméra de vidéo-protection, ou de télésurveillance de l'automatisme du PN.

II) Les faits d'après les premiers éléments recueillis

Lundi 26 décembre 2022, vers 20 h 25, le train n° 884 684 du Lemman-Express en provenance de Saint-Gervais et à destination d'Annemasse circule à l'heure sur la voie unique avec 10 voyageurs à bord.

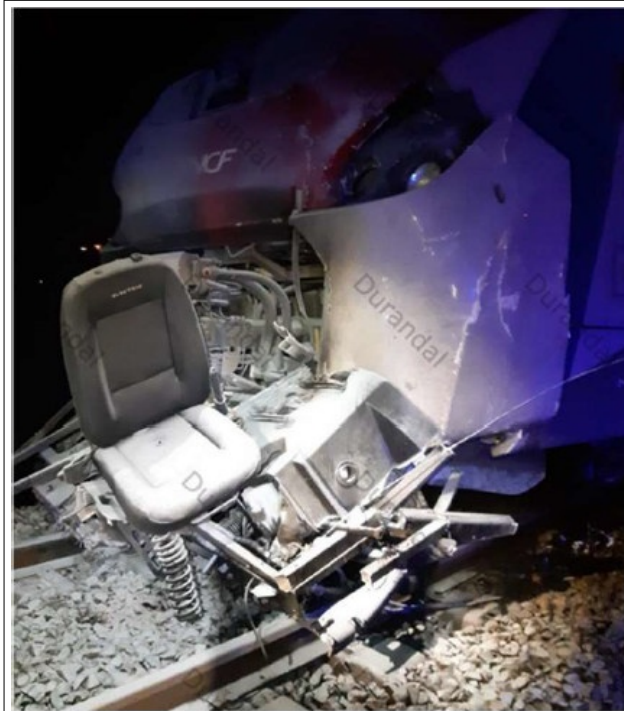
La rame automotrice n° 31 515, construite par Alstom, approche le PN à la vitesse de 110 km/h (source SNCF). L'agent de conduite du train aperçoit un véhicule immobilisé sur le PN n° 13. Il déclenche le freinage d'urgence du train mais ce dernier heurte le véhicule et s'immobilise 250 mètres en aval du PN sans avoir déraillé.

Aucun blessé n'est à déplorer, puisque le conducteur du véhicule immobilisé a eu le temps de quitter les emprises ferroviaires avant le choc.

À la suite de la collision, de la fumée s'échappe du véhicule encastré sous la motrice, suivie par un incendie.

Les passagers du train sont évacués par l'arrière de la rame, puis sont pris en charge par les pompiers, qui arrivent également à contenir l'incendie dans un premier temps, avant de l'éteindre complètement.

Les circulations ferroviaires sont arrêtées jusqu'à 3 h du lendemain matin.



photos SNCF Réseau

III) Les enjeux construisant l'intérêt d'ouvrir une enquête

La cause principale de cet accident est la présence d'un véhicule immobilisé sur le platelage du PN n° 13. Le conducteur du véhicule aurait indiqué avoir calé et ne pas avoir réussi à redémarrer, car les roues patinaient.

Les investigations porteront notamment sur la compréhension des éléments qui ont entraîné l'immobilisation du véhicule à **propulsion électrique** de type fourgon, de marque Aixam et de modèle e-truck (véhicule de petit gabarit de type quadricycle selon le règlement européen 168/2013) et sur les difficultés à quitter le platelage par manque d'adhérence. Pour cela, le témoignage de son conducteur sera particulièrement examiné. À noter que ce type de véhicules ne nécessite pas de permis de conduire compte tenu de leur vitesse maximale de circulation.

Les investigations porteront également sur le choc entre le train et le véhicule à propulsion électrique, ainsi que la genèse de l'incendie qui l'a suivi. Des échanges avec le constructeur du véhicule électrique sont prévus.

Concernant l'incendie, la bonne résistance au feu de la motrice et les conditions d'attaque du feu par les sapeurs-pompiers par un agent extincteur de type poudre feront l'objet d'analyses et d'échange, car d'après le retour d'expérience des SDIS, l'agent extincteur préféré pour les feux de batteries électriques reste l'eau. Des échanges avec les premiers intervenants et le constructeur du train seront également réalisés.

L'ensemble de ces éléments ont conduit le directeur du BEA-TT à ouvrir une enquête technique le 10 janvier 2023.

Cette enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.